14e Année. — N° 647.

Le Numéro : 50 centimes.
Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75

11 Février 1911. — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

LE CAPITAINE BELLENGER

Le capitaine Bellenger donne le dernier signal du départ vers le

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les achats au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

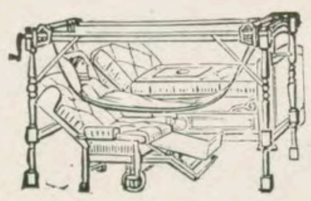
PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, 3bis, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

BÈGUES

Écr. à l'Institut des Bègues, subventionné par l'État (1890)
Bd Longchamp, 142, *à Marseille.* Honoraires après guérison

DUBONNET

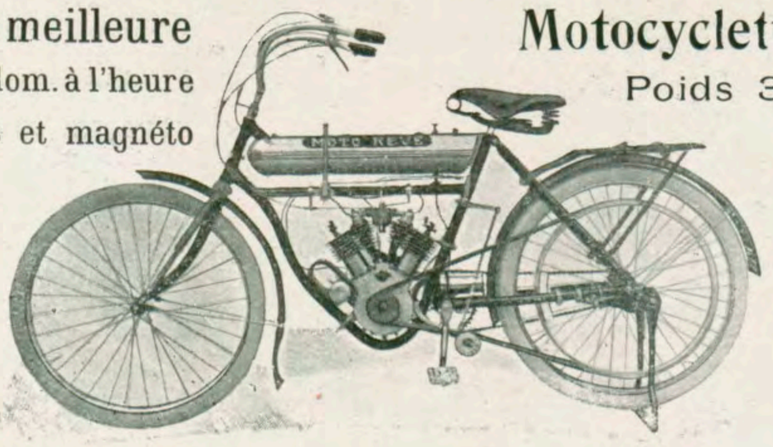
LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
et 2 cylindres et magnéto

DOUCE
SIMPLE

GENÈVE



Motocyclette légère
Poids 38 kgs.
Force 2
et 2 1/2 HP

ROBUSTE
SILENCIEUSE

SUISSE

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES
25, Rue du 4-Septembre
PARIS

Le Pneu "L'ELECTRIC"

avec ses
GOMMES COMPRIMÉES

ELLIMAN'S
Embrocation

POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins, Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pha … … et à l'Etranger.

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

"CYCLES PANNETTON"

MORTEAU (Doubs)

BALLES DE GOLF

DUNLOP

LES MEILLEURES

PARIS ø 14, rue Piccini, 14 ø PARIS

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, February 11 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

11 Février 1911 — N° 647
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

ALFRED LEBLANC PILOTE DE BOBSLEIGH

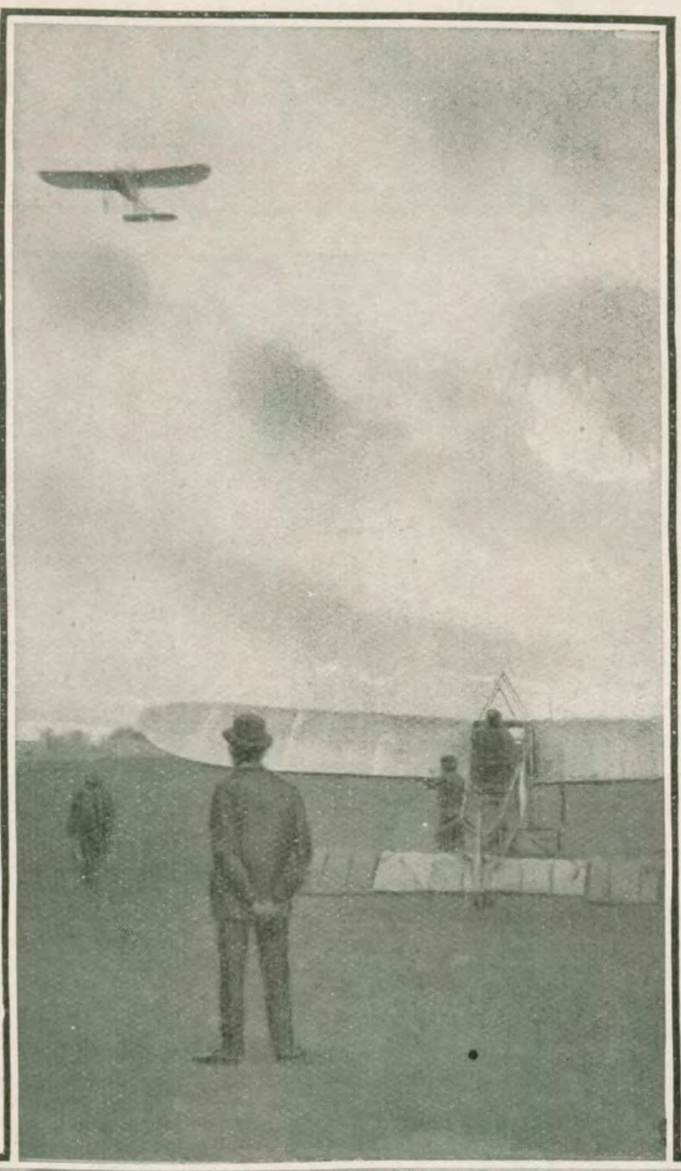
A Cauterets vient d'être disputée la Coupe Blériot, course de bobsleighs réservée aux pilotes des Ecoles de Pau. La plupart des pilotes étaient engagés. Dix équipes y prirent part. Le Pile ou Face *(capitaine Belin) a gagné à 3 secondes devant le* Griffon, *monté par Alfred Leblanc pilote, Jacques Schneider, le lieutenant Clavenad et Pierre Gasnier, freineur. Le triomphateur du Circuit de l'Est a remporté la Coupe Jean Dupuy avec le capitaine Schneider, MM. Gasnier et Blériot, comme équipiers.*

EXPLOITS D'AVIATEURS

La semaine dernière a été marquée par plusieurs prouesses merveilleuses : le raid Paris-Bordeaux-Pau du capitaine Bellenger, le voyage du sous-lieutenant Ménard et les records de Lemartin enlevant huit et dix personnes dans son aérobus

RIEN ne saurait rebuter les aviateurs. Chaque jour nous en avons de nouvelles preuves. Jusqu'ici nous pensions que l'espace ayant été vaincu, l'état atmosphérique le vengerait. Les obstacles étaient tous franchis, mais il semblait que la saison hivernale aurait raison de la volonté, du courage et de l'énergie de nos hommes-oiseaux. La semaine qui vient de se terminer nous a fourni, à plusieurs reprises, la preuve que nous nous trompions étrangement. L'aviation conquérante triomphe de tout, rien ne peut l'arrêter dans son élan effréné vers le mieux, vers la perfection. La locomotion de l'avenir va sans cesse en avant. Il est vrai qu'elle est merveilleusement secondée par l'intrépidité de ceux qui lui ont confié leur existence et par les prodiges accomplis par les constructeurs. Cette remarquable émulation mène la vie dure aux records et chaque jour presque en amène une hécatombe.

Comment célébrer cette prouesse du capitaine Bellenger réussissant à aller de Paris à Pau en 7 h. 5 de vol effectif par une température aussi inclémente, prouesse au cours de laquelle il bat, et de loin, toutes les performances exécutées jusqu'ici? Quelle surprise nous avons ressentie en apprenant que l'aviateur Lemartin était parvenu à emmener avec lui sept et neuf personnes? Il semble que nous vivions dans le royaume des surprises. Et le revers de la médaille pour ces héros est



que chaque fois qu'ils viennent de prendre place sur le palmarès glorieux, ils savent que le lendemain un autre y figurera peut-être. La situation de recordman n'est plus une sinécure. Cette émulation, cet élan vers l'incessant progrès font de l'aviation le sport le plus angoissant. Fêtons-le sans crainte, admirons-le sans restriction et conservons-le bien à nous, rien qu'à nous jusqu'au jour où il nous quittera pour devenir seulement un moyen de locomotion pratique. Et surtout tant qu'il gardera sa qualité sportive, travaillons avec opiniâtreté, avec rage pour empêcher l'étranger de nous devancer. Nous avons connu l'aéroplane à ses origines. C'est le Français qui en a fait la merveille de mécanique qu'il est à l'heure actuelle. N'agissons pas avec lui comme ont fait nos constructeurs avec l'automobile. Ne laissons pas les autres s'en emparer le jour où nous abandonnerons les recherches et où ils n'auront que la peine de le perfectionner légèrement, pour s'imaginer qu'ils se sont attribué la suprématie définitive! Le Français est un remarquable chercheur, un inventeur subtil, mais il manque parfois de persévérance. Espérons qu'il ne se laissera pas vaincre par ce défaut dans cette circonstance.

Le raid du capitaine Bellenger.

Mais rappelons les détails du record établi par le capitaine Bellenger et nous nous demanderons qui nous devons admirer le plus de l'officier assez témé-

LE TRIOMPHE ET L'APOTHEOSE DU CAPITAINE BELLENGER

En haut, l'arrivée du capitaine Bellenger à l'aérodrome de Pau. Il a mis 1 h. 44 pour venir de Bordeaux. En bas, le banquet offert à l'aviateur à l'hôtel Gassion, à Pau. De gauche à droite, MM. Gasnier, Bellenger, Mme Blériot, MM. de Rose, Braun, R. Morin, Sallenave, Schneider, Barbotte, Alfred Leblanc, Conneau, Blériot, de Malherbe, Chevreau, Clavenad.

L'escorte d'honneur.

Tandis que le capitaine Bellenger atterrit en vol plané à Pau, on aperçoit au milieu le monoplan à deux places de Leblanc et à gauche le dirigeable Ville de Pau.

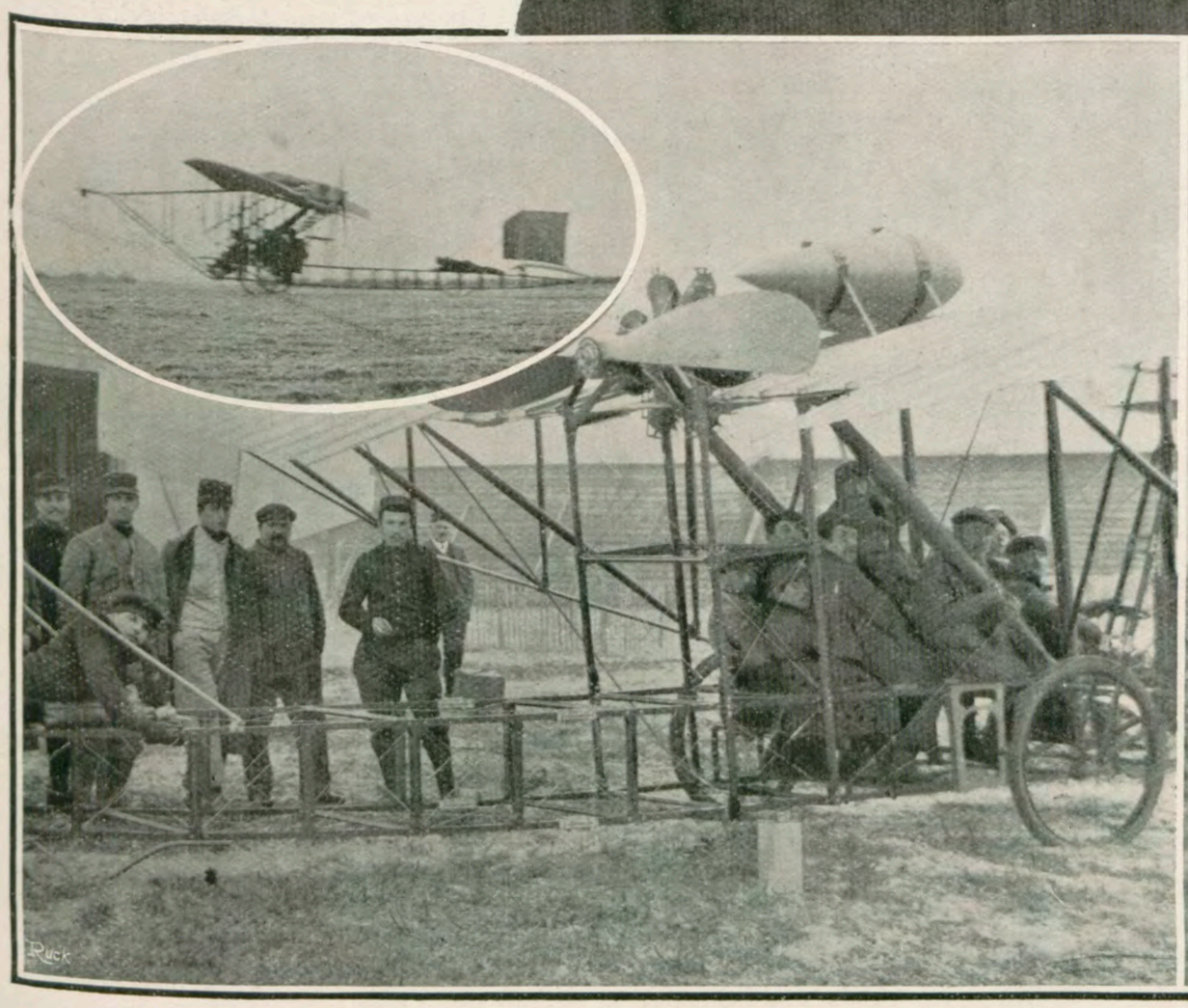
Le revers de la médaille.

Le capitaine Bellenger est la proie des photographes. Il est entouré de MM. Sallenave, Blériot et de l'enseigne Conneau. — Au milieu le capitaine avant sa promenade à Lourdes.

raire et assez adroit pour mener à bonne fin voyage aussi considérable ou de l'appareil qui, sans la moindre défaillance s'est laissé dompter pour parcourir cet interminable itinéraire en sept heures de vol, alors que le train le plus rapide met 10 h. 43.

Il était question depuis quelques jours d'un raid qu'un de nos plus habiles pilotes devait accomplir. Il avait l'intention de se rendre de Paris à Pau en touriste. Huit escales avaient été prévues. La nouvelle intéressait le public, mais le temps semblait devoir triompher des plus acharnés. Or, le 1er février, quelle ne fut pas notre stupéfaction en apprenant que le capitaine Bellenger s'était envolé de Vincennes avec l'intention d'atteindre Pau dans les délais les plus rapides. Il quittait l'aérodrome à 8 h. 35 du matin et terminait sa journée à Bordeaux où il atterrissait à 5 h. 3 de l'après-midi. D'ailleurs, voici le récit qu'il a bien voulu faire à notre correspondant :

« Au départ de Vincennes, je gagne contre le vent, vers le nord-est, l'altitude de 200 mètres, puis me dirige vers le sud, par Juvisy et la tour de Montléry. Je longe ensuite la voie ferrée d'Etampes à Orléans, en luttant de vitesse avec un express qui reste peu à peu derrière moi. De forts remous sur la forêt m'obligent à monter jusque vers 500 mètres; apercevant alors la Loire en

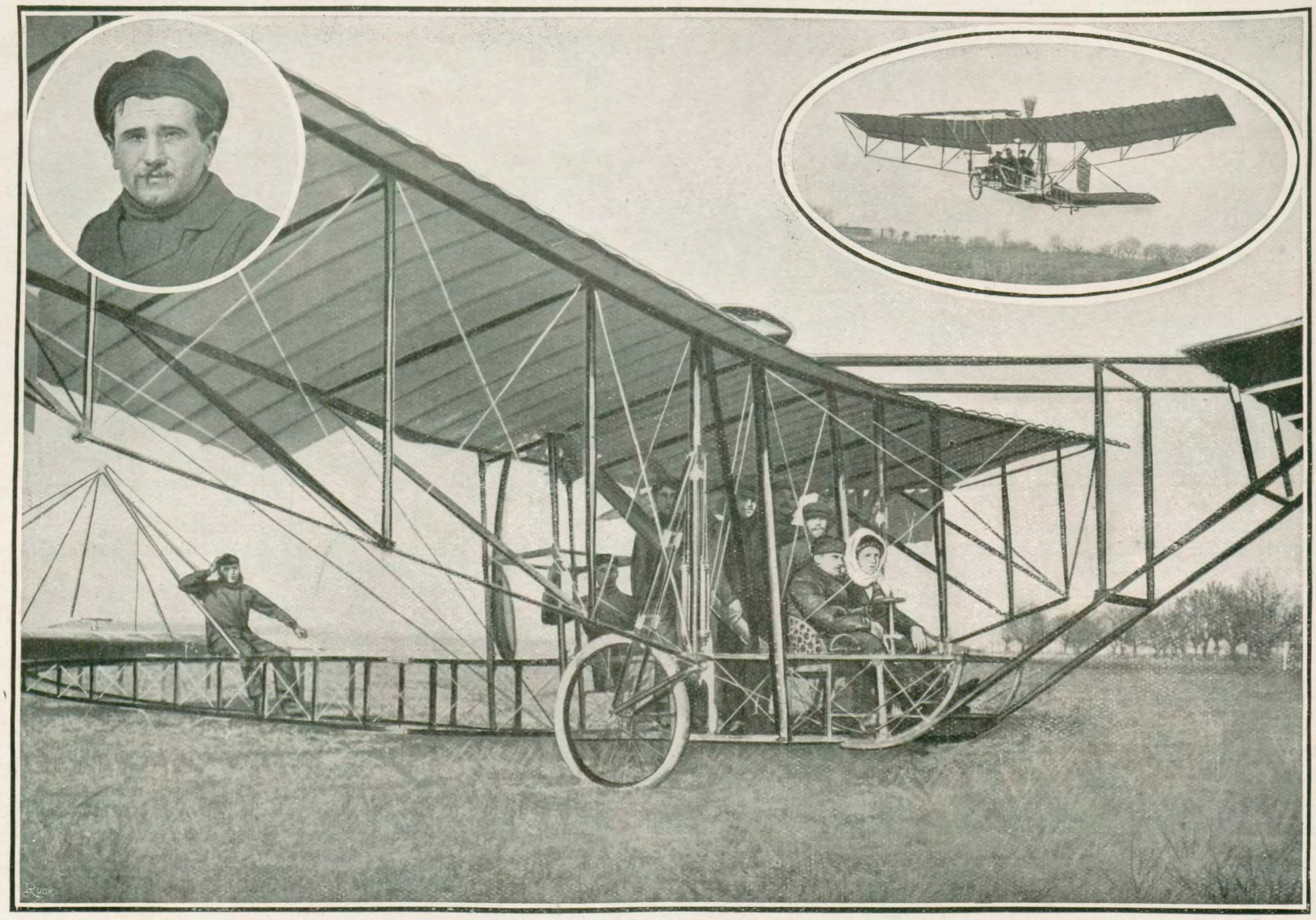


L'aérobus à dix personnes.

Continuant la série de ses exploits, le chef pilote Lemartin emmène à Pau le 4 février neuf personnes avec lui dans les airs. A gauche, l'appareil en vol avec ses dix voyageurs. Au milieu, le capitaine Bellenger se fait photographier pour la Vie au Grand Air.

Un monoplan nouveau.

Le nouveau Blériot surnommé le Poisson *dont les premiers essais viennent d'être effectués à Pau. Sa vitesse est prodigieuse et doit battre tous les records.*



Le premier vol à huit passagers.

L'aérobus semble être entré dans la voie des réalisations. Après les vols de Weymann, Bréguet, Henry Farman, Sommer, Lemartin a réalisé l'exploit, le 2 février, de voler pendant huit minutes avec huit personnes. A gauche, Lemartin; à droite, l'appareil en vol. Détails techniques : monoplan Blériot, moteur Gnôme de 100 chevaux.

aval d'Orléans, je pique dans le sud-ouest, passe la Loire près de Meung, non sans quelques nouveaux remous, et la suis par Beaugency jusqu'à Blois, où je la quitte, pour atterrir, à 10 h. 32, à l'aérodrome de Pont-Levoy, à 25 kilomètres au sud-ouest de Blois.

« J'y suis reçu très cordialement, trop cordialement même, car on veut m'y garder. Mon moteur se faisant le complice du pilote ne se décide à partir qu'après de multiples sommations. Il est alors 12 h. 22. Je prends encore 200 mètres de hauteur contre le vent, puis tourne au sud-ouest par Montrichard, Ligueil, Loches, Châtellerault, vers Poitiers, où j'atterris, au camp de Biard, à 1 h. 28. Mon mécanicien Pinguet m'y attend; les aides ne manquent pas : trois batteries. Pinguet soigne l'appareil pendant que je me restaure.

« A 2 h. 30 environ, je fais placer l'appareil à un endroit convenable, et repars une troisième fois, toujours face au vent. Je suis la route de Poitiers à Bordeaux, très gêné par la brume que le soleil éclaire à contre jour. La partie située entre Angoulême et Barbezieux est particulièrement difficile. Enfin, après m'être demandé à plusieurs reprises si je n'ai pas commis d'erreur, j'aperçois au loin, dans le sud-ouest le bec d'Ambès, avec la Garonne et la Dordogne. La route devient alors très facile jusqu'à Bordeaux, que je laisse à l'est, pour me diriger sur Croix-d'Hins. Je ne connais pas l'aérodrome, mais la forme bien caractéristique des hangars d'aviation m'indique l'endroit. D'ailleurs, il y a une vingtaine de personnes qui me font signe, et qui, un instant après, me serrent la main. »

Le lendemain, le capitaine Bellenger, quittait Bordeaux à 2 h. 52, et laissons-lui encore la parole pour le récit de son voyage jusqu'à Pau :

Les exploits du sous-lieutenant Ménard

A réussi le voyage Mourmelon-Satory, 200 kilomètres en deux heures avec le capitaine Camine. Détail technique : biplan Henry Farman.

« Je n'avais pu partir le matin, les soupapes de mon moteur s'étant légèrement encrassées après la course de la veille. En quittant la Croix-d'Hins, je suis la voie ferrée. Un vent d'est me gêne et me pousse continuellement en dehors du chemin de fer, jusqu'à Morcenx. Je prends alors la direction de Mont-de-Marsan jusqu'à Saint-Martin. Je suis à 500 mètres d'altitude, et je me dirige vers Saint- Sever à partir d'où je suis la grande route qui me mène à Arzacq. Je rejoins la route de Bordeaux à Pau près de Thèze, j'aperçois le dirigeable *Ville de Pau* au loin. Il me guide vers l'aérodrome que je distingue. Mes camarades de l'école Blériot arrivent à moi en monoplan pour me faire escorte et j'atterris après un vol plané. »

Telle est, racontée avec une émouvante simplicité, la prouesse du capitaine Bellenger. Elle établit le record du monde de vol de ville à ville. Si 1911 débute ainsi, il nous est permis de nous demander quelle sensationnelle performance clôturera l'année!

Le jour où le nouveau recordman s'imposait à l'attention du monde entier par son envolée de Paris à Bordeaux, le sous-lieutenant Ménard accomplissait un raid également sensationnel. Emmenant le capitaine Camine comme passager, il réussissait à aller du camp de Châlons au camp de Satory. Il franchissait la distance de 200 kilomètres en 2 h. 5.

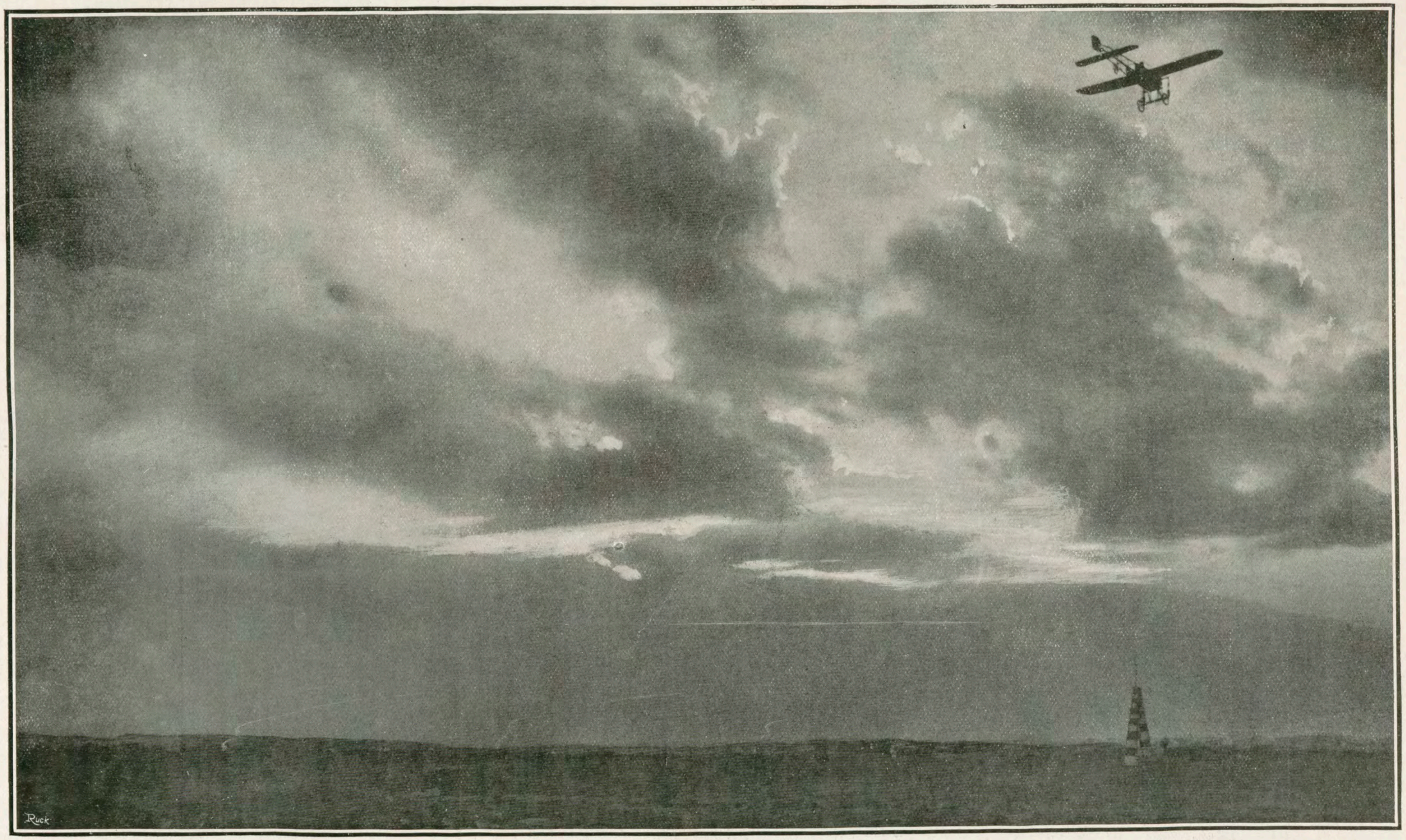
Enfin, au moment où le capitaine arrivait à Pau, l'aviateur Lemartin venait de voler pendant huit minutes avec sept personnes et le surlendemain, c'est avec neuf voyageurs qu'il évoluait dans les airs.

Les deux premiers jours de février ont réellement porté bonheur à nos hommes-oiseaux.

JACQUES MORTANE.

La Vie au Grand Air

LA FIN DU RAID PARIS - BORDEAUX - PAU



LE CAPITAINE BELLENGER ARRIVE A PAU

Le 1er février, le capitaine Bellenger quittait le parc d'aviation de Vincennes à 8 h. 35 du matin. Il atterrissait à l'aérodrome de la Croix-d'Hins à Bordeaux à 5 heures de l'après-midi. Il avait fait escale à Pont-Levoy à 10 h. 38 et était reparti à midi 22. A 1 h. 28, il s'arrêtait à Poitiers et reprenait son vol à 2 h. 45. Enfin, il terminait son raid à Bordeaux, effectuant le parcours total en 5 h. 21 de vol effectif. Le lendemain, il prenait le départ à Bordeaux à 2 h. 52 de l'après-midi et effectuait le trajet qui le séparait de Pau en 1 h. 44. Il finissait son voyage à 4 h. 46 à l'aérodrome de Caubios. Par ce raid merveilleux, le capitaine Bellenger battait tous les records de ville à ville exécutés jusqu'à ce jour. — Détail technique : monoplan Blériot.

LE SPORTING BAT LE RACING-CLUB

Le 5 février, à Colombes, le Sporting Club Universitaire de France a triomphé du Racing Club de France par 5 points à 3 après une partie acharnée

Le S. C. U. F. arrête une charge du Racing.

Dominés par les avants du Sporting les Racingmen tentèrent maintes fois de s'échapper, mais les Scufistes bien emmenés par Cadenat annihilèrent les efforts de leurs adversaires.

Le Sporting est en passe de devenir champion de Paris, il l'a prouvé par son match de dimanche dernier, car ce sont bien les meilleurs qui ont gagné.

La partie a été très disputée, les deux teams prenant tour à tour l'avantage, néanmoins le Sporting qui a des avants plus solides, joua très souvent dans les 22 mètres adverses et par maladresse d'abord, par malchance ensuite, laissa passer de belles occasions de marquer.

Aucun point n'est fait dans la première mi-temps. Dans la seconde mi-temps les racingmen s'établissent près des buts adverses et sur une passe de Lane, Burgun marque pour le Racing. Le but est manqué! Les noirs et blancs se reprennent et sur une charge de la ligne d'avants refoulent leurs adversaires dans leurs buts. Du Souich s'empare du ballon, trompe Failliot et marque un essai entre les poteaux. Theuriet réussit le but.

Au Racing il convient de féliciter Lane, Burgun, Cooper et Varvier, au Sporting où tout le monde tint très honorablement sa place, les meilleurs furent Berthet, Theuriet, Moure, Cadenat, Eutrope. La fin est sifflée quelques minutes après. Le Sporting Club Universitaire de France est victorieux par 5 points à 3. Le S. C. U. F. remportera-t-il finalement le Championnat de Paris cette année? Il semble y avoir droit.

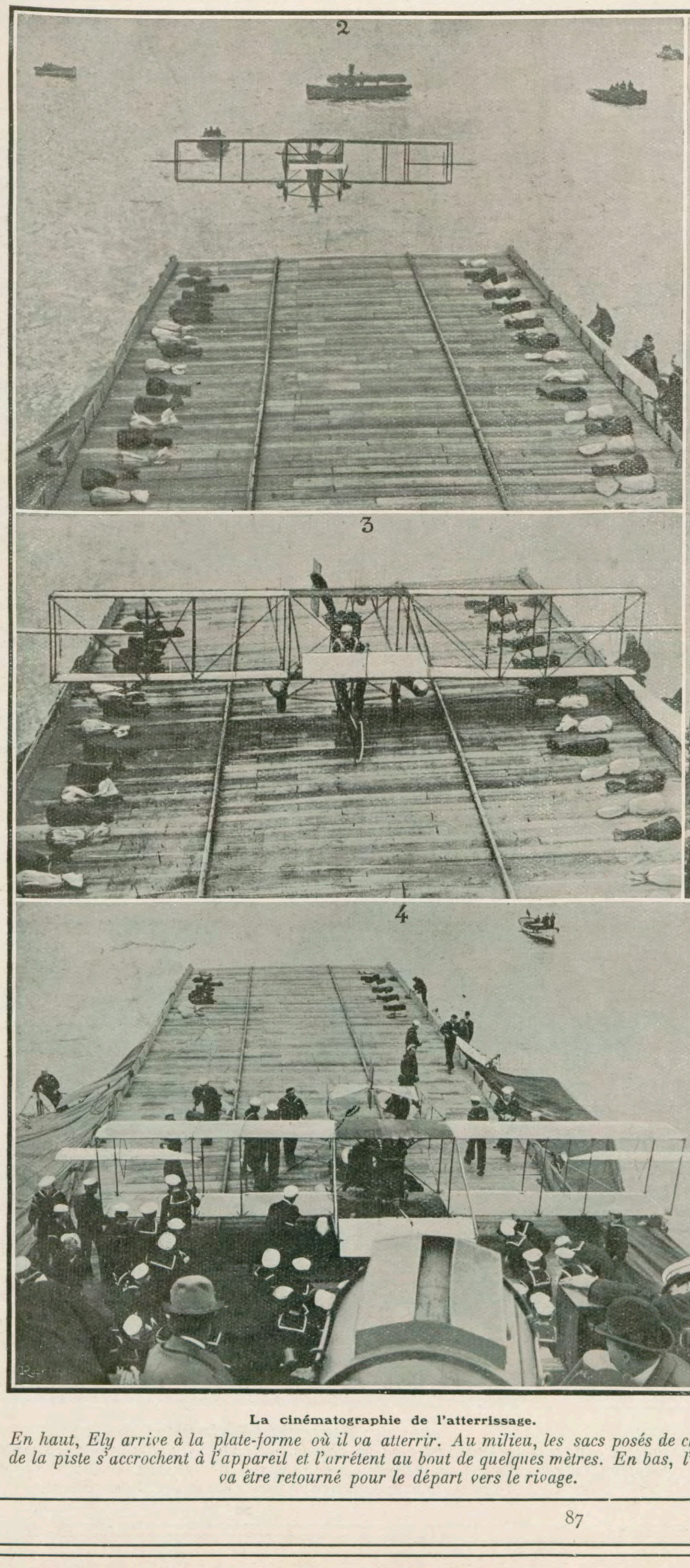
JEAN AUGER.

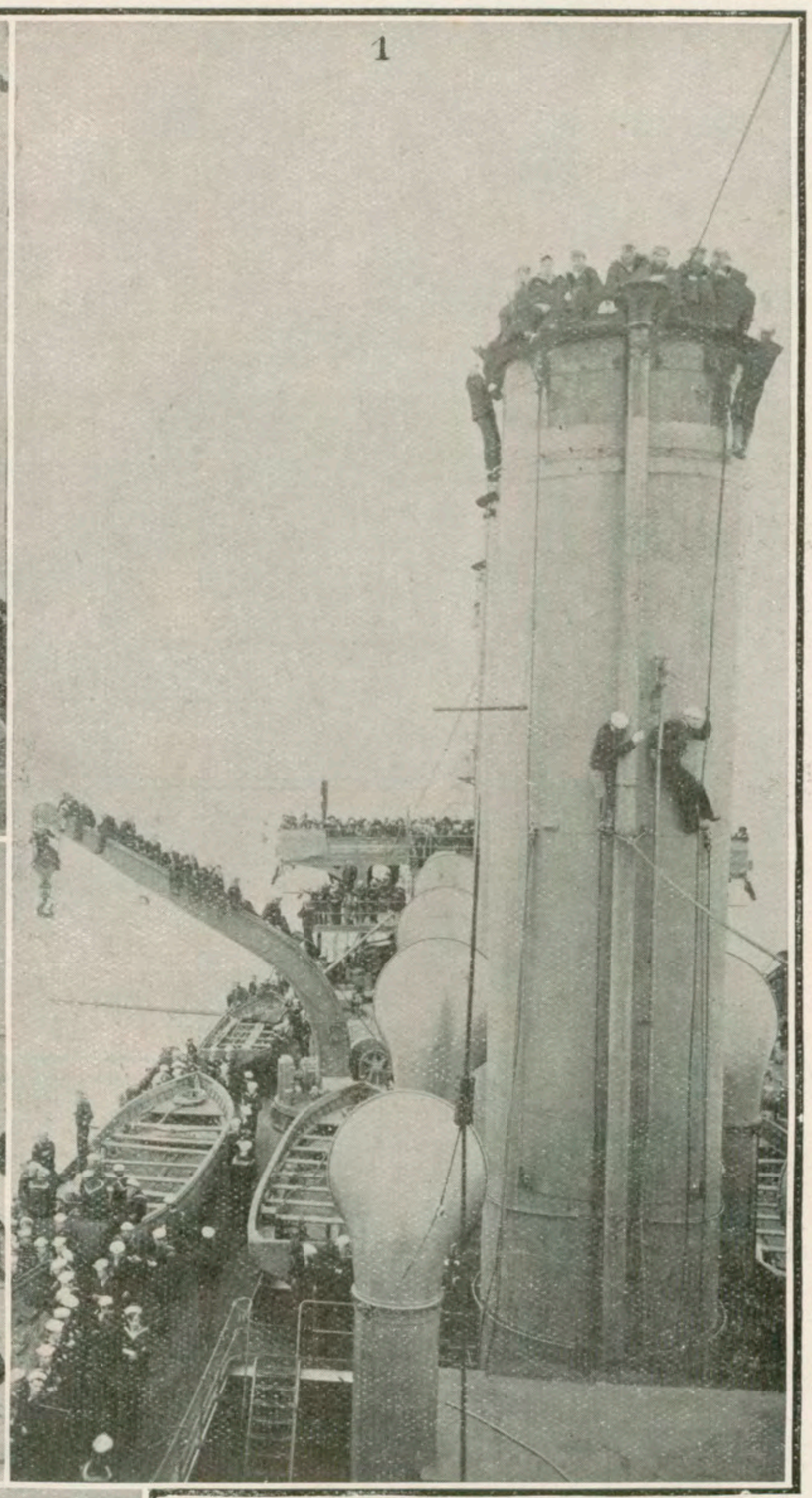
Theuriet dégage.

L'excellent demi du Sporting fut un des meilleurs joueurs de l'équipe. Continuellement sur le ballon il fit preuve d'une activité vraiment extraordinaire durant toute la partie.

LES PROUESSES DE L'AMÉRICAIN ELY

L'aviateur Ely réussit à atterrir sur un croiseur et à repartir par la voie des airs.





La cinématographie de l'atterrissage.

En haut, Ely arrive à la plate-forme où il va atterrir. Au milieu, les sacs posés de chaque côté de la piste s'accrochent à l'appareil et l'arrêtent au bout de quelques mètres. En bas, l'aéroplane va être retourné pour le départ vers le rivage.

L'attente sur le *Pennsylvania*.

Les matelots, les sportsmen présents se sont juchés partout où ils ont pu trouver une place leur permettant de voir le plus loin possible pour suivre le vol d'Ely.

Depuis quelque temps les aviateurs Américains Mac Curdy et Ely, encouragés par les Compagnies maritimes font des expériences marines. Ils veulent arriver à pouvoir prendre leur vol en partant d'un navire et à y atterrir avec facilité. Le 18 janvier, Ely fit une expérience qui semble décisive.

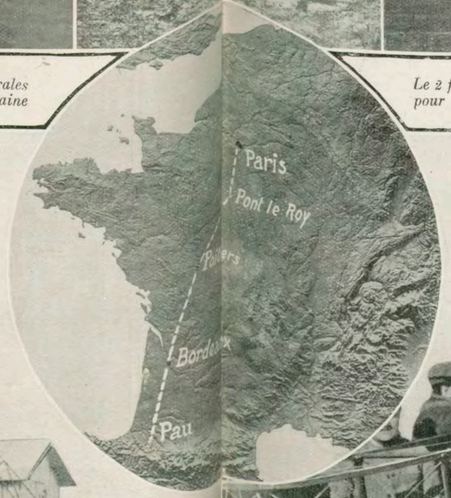
Lors d'un premier essai, effectué en décembre, il était parti du croiseur et avait rejoint le rivage. Cette fois il a fait l'aller et le retour. Il faut espérer que des expériences semblables tenteront nos aviateurs. Il est même regrettable que nous ayons été devancés dans cette voie par les Américains. Pourquoi le lieutenant de vaisseau Byassou, les enseignes Lafon et Conneau n'étudieraient-ils point cette application de l'aviation ? Et pourquoi, toujours à propos de l'aéroplane marin, après l'immortelle traversée de la Manche de Blériot, n'organiserait-on pas en 1911, la course Nice-Tunis en trois étapes : Nice-nord de la Corse, Corse-sud de la Sardaigne et Sardaigne-Tunis ? En 1909, la traversée de la Manche, en 1911, la traversée de la Méditerranée seraient-elles le prélude pour 1912 de la traversée de l'Atlantique ?

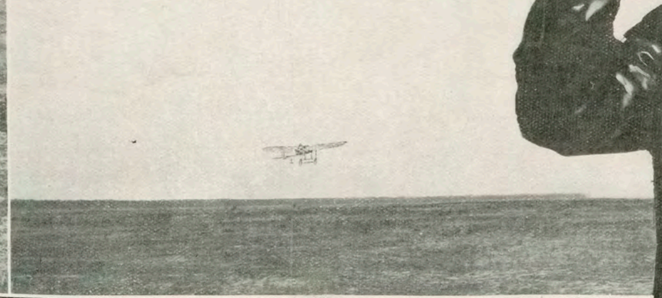
J. M.

La Vie au Grand Air

LE RECORD PARIS-PAU DU CAPITAINE BELLENGER

L'arrivée à la Croix-d'Hins.
Le capitaine Bellenger effectua le parcours Paris-Bordeaux avec deux escales seulement dans le temps total de 8 h. 28 dont 3 h. 7 d'arrêt. A droite, le capitaine Bellenger est félicité à son arrivée à Bordeaux.





Le depart pour Pau
Le 2 février, le lendemain de son arrivée à Bordeaux, le capitaine Bellenger repartit pour Pau où il arriva sans s'arrêter une seule fois au bout de 1 h. 44 de vol. Pour ne pas se perdre, il suivit sans cesse la voie ferrée.

Le capitaine Bellenger.
Le capitaine Bellenger qui vient de se rendre célèbre par le raid Paris-Bordeaux-Pau, a battu tous les records de ville à ville.

Le monoplan remisé à Bordeaux.
Tandis que le capitaine Bellenger est reçu en grande pompe par les officiers et les sportsmen Bordelais, le brave monoplan est remisé dans un hangar où des soldats et le mécanicien Pinguet le veillent avec fierté. A droite, le parcours effectué par le capitaine Bellenger.

Les préparatifs du départ.
Le capitaine Bellenger prend le départ pour le but de son extraordinaire randonnée effectuée dans des conditions atmosphériques plutôt inclémentes. Le record Paris-Bordeaux appartenait à Bielovucic qui l'avait réussi en trois jours. Détails techniques : monoplan Blériot, magnéto Bosch.

L'aviateur Bellenger.
Le capitaine Bellenger fait le salut militaire pour remercier le public de ses ovations méritées, à son arrivée à Pau.

UN CROSS INTERNATIONAL

Le saut du mur.

Le match international de cross-country qui mettait aux prises l'équipe champion d'Angleterre, les Birchfield Harriers, et le Métropolitan Club s'est disputé dimanche dernier sur l'hippodrome d'Enghien : le parcours était de 11 kilom. 800,

L'équipe du Métropolitan est battue par les Birchfield Harriers,

DIMANCHE dernier, quinze cents personnes, amateurs des belles luttes pédestres se tenaient frileusement sur les Tribunes de l'hippodrome d'Enghien.

Sur cette piste, en effet, deux clubs, le Métropolitan de Paris et les Birchfield Harriers de Manchester se rencontraient en un match de cross-country.

La course a mis en valeur un coureur avec lequel nos meilleurs spécialistes de cross-country devront compter cette année : je veux parler de Lizandier, qui, depuis le départ de Keyser du Métropolitan-Club semble être l'homme de tête des jaunes et blancs. Très fort et à la foulée courte mais puissante, Lizandier donne plutôt l'impression d'un cheval d'omnibus que d'un pur sang. N'ayant de plus que des notions très vagues de la manière de courir et de la tactique à suivre dans une épreuve,

Lizandier en tête.

Le Français Lizandier a gagné. Par équipes, les Birchfield Harriers ont triomphé par 31 à 47.

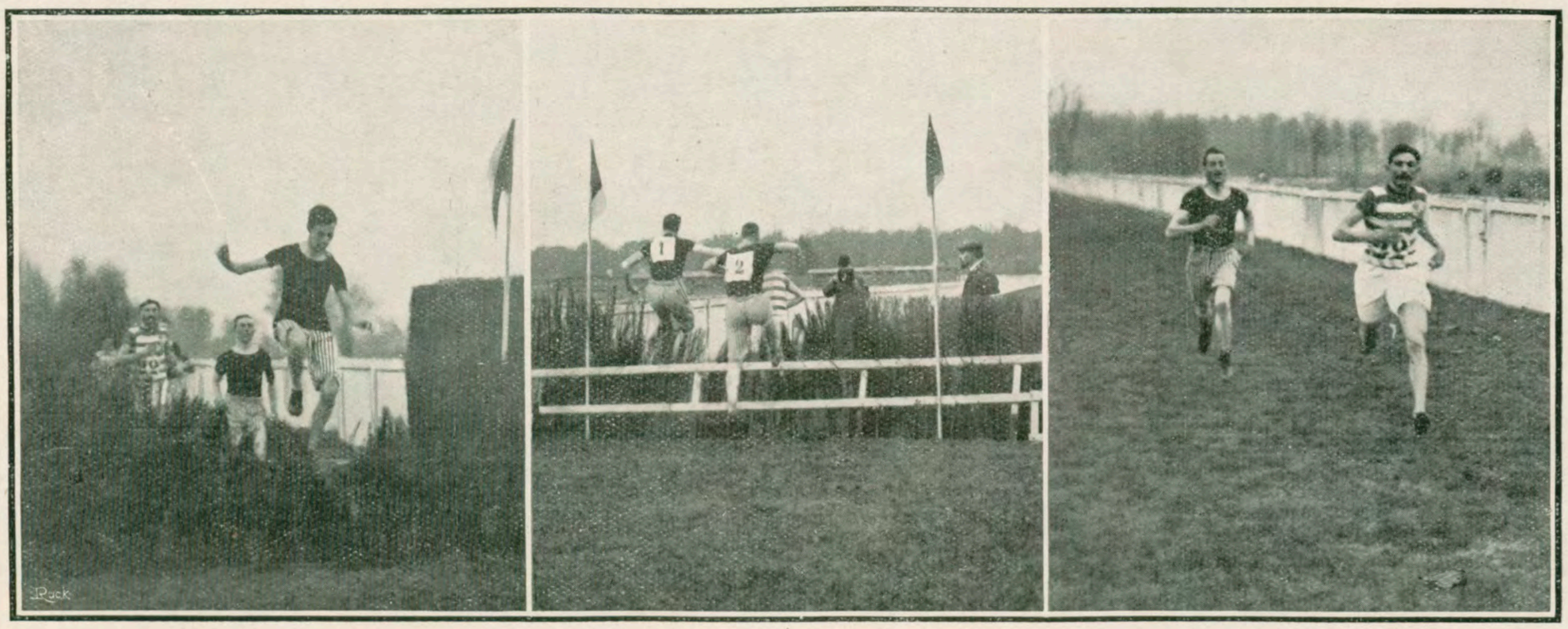
mais Lizandier remporte la première place.

Lizandier n'en a pas moins charmé dimanche dernier les connaisseurs, et ce qui est mieux a battu sur un cross-country, d'environ 11 kilomètres, deux internationaux anglais qui comptent parmi les meilleurs coureurs d'Outre-Manche.

Et il le fit de la façon la plus decisive. Après avoir mené le train pendant presque toute l'épreuve, Lizandier lâcha dans les deux cent cinquante derniers mètres. Green qui l'avait suivi foulée par foulée jusqu'alors, pour passer le poteau d'arrivée avec une avance de 5 à 6 mètres. Wigginton se classait troisième 150 mètres plus loin.

Comme il fallait s'y attendre, la lutte par équipes ne fut pas des plus vives puisque les Birchfield Harriers réussirent à classer leurs six premiers hommes dans les neuf premiers arrivants.

ANDRÉ GLARNER.



Le saut d'une haie.

Green qui finira second et Wigginton qui se classera troisième, précédent Lizandier.

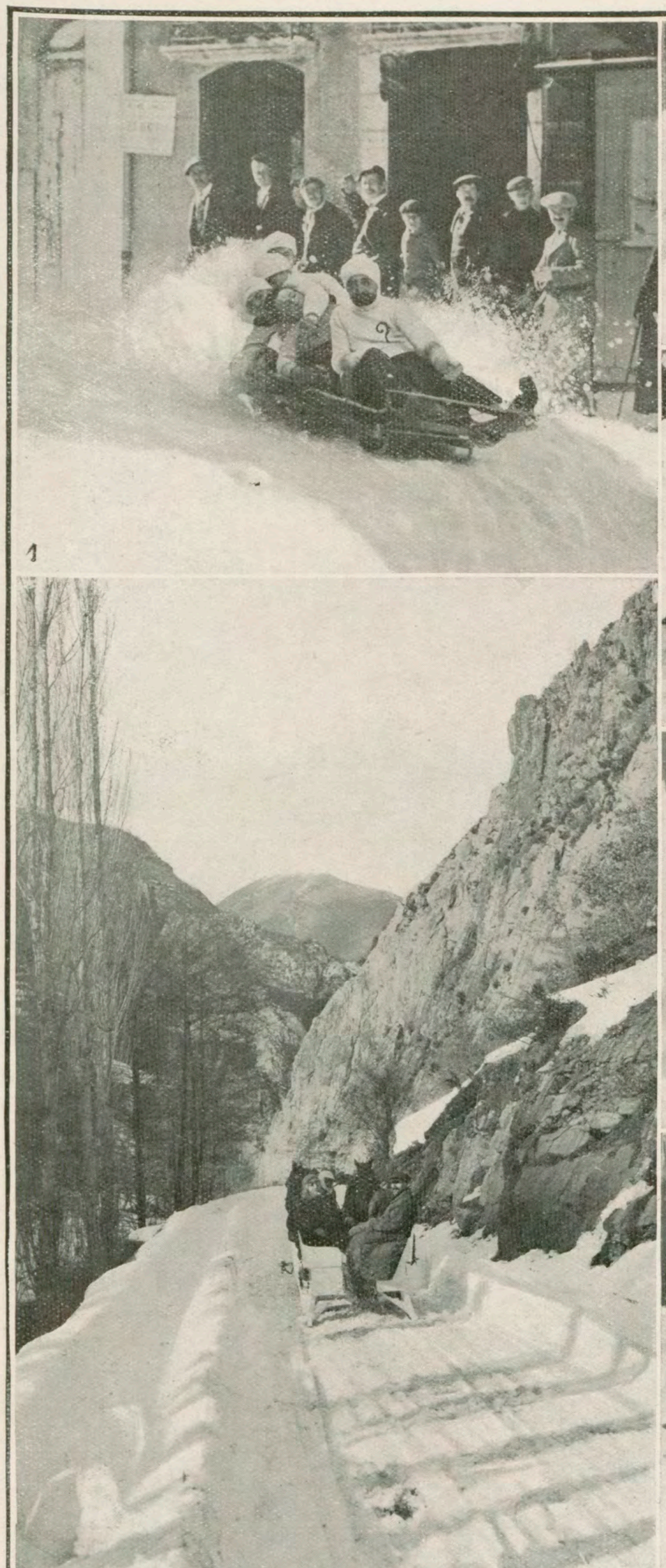
Avant le dernier tour.

Lizandier va fournir son effort et dépassera Wigginton, mais Green lui mènera la vie dure.

L'arrivée.

Lizandier s'assure la victoire par 4 mètres sur l'Anglais Green. Il gagne en 37 m. 42 s.

LES AVIATEURS S'AMUSENT



1

2

3

4

5

6

LA COUPE BLÉRIOT A CAUTERETS

Blériot avait doté d'une Coupe une épreuve de bobsleighs à Cauterets. Un aviateur au moins devait prendre place dans chaque bob. — 1. L'équipe gagnante de la Coupe Blériot conduite par M. Belin. — 2. Une excursion de la caravane du T. C. F. — 3. Le bobsleigh d'Alfred Leblanc en vitesse. Le virtuose du monoplan manie le volant avec dextérité. M. Gasnier au frein. — 4. M. Schneider au volant, au frein, Roger Morin. — 5. Un autre essai de Leblanc avec M. Sallenave au frein. — 6. Alfred Leblanc à l'arrivée.

Clichés de nos envoyés spéciaux.

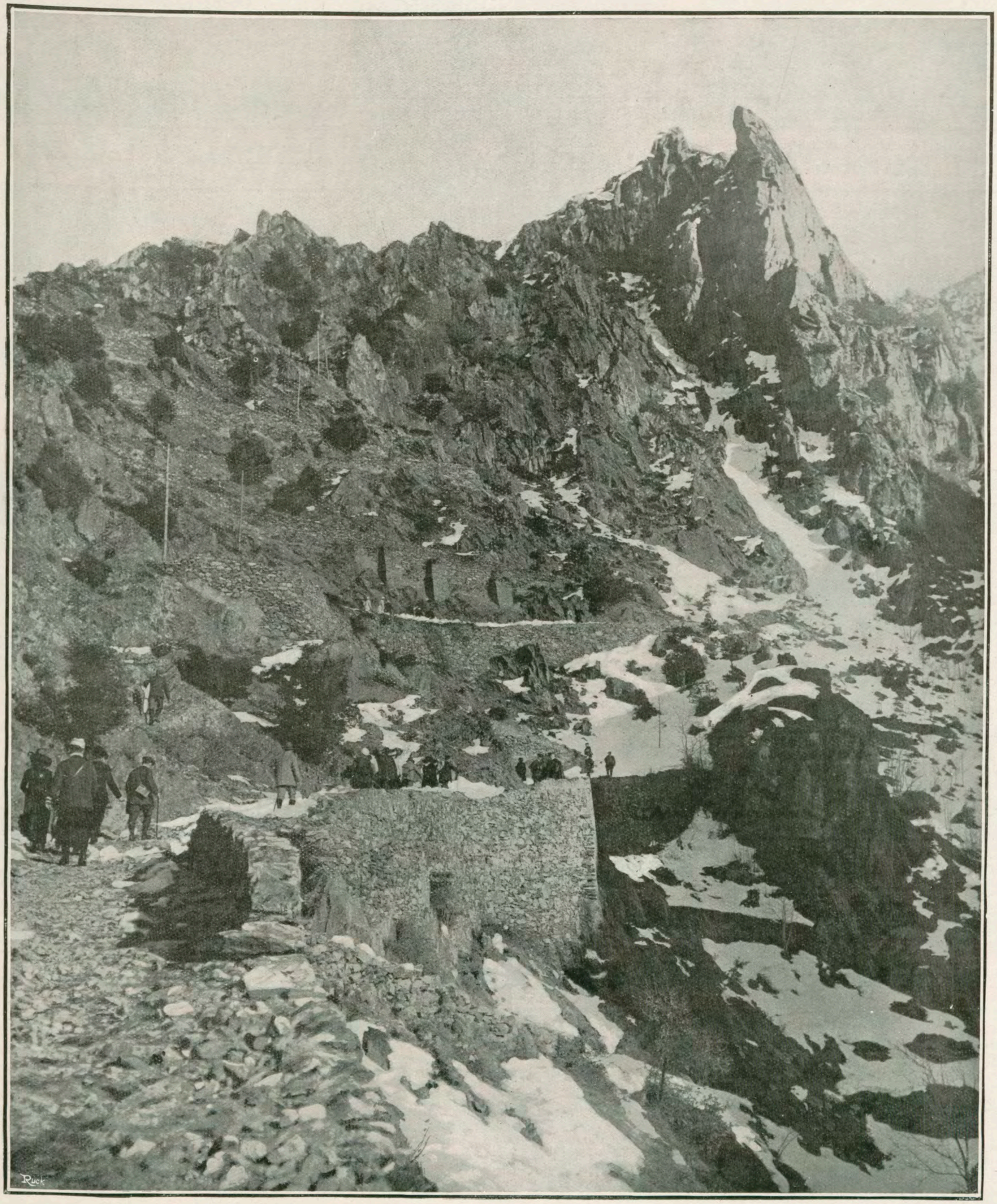
A SAINT-MARTIN DU CANIGOU

LA CARAVANE DU T. C. F. REÇUE PAR L'ÉVÊQUE DE PERPIGNAN

1. Monseigneur Carsalade du Pont, évêque de Perpignan, descend les marches de l'Abbaye de Saint-Martin du Canigou pour recevoir la caravane du T. C. F. — 2. Le champagne d'honneur offert par l'évêque. — 3. L'excursion à Montlouis. — 4. Distraction de soldats construisant un navire de neige. — 5. Le T. C. F. retourne à Vernet-les-Bains.

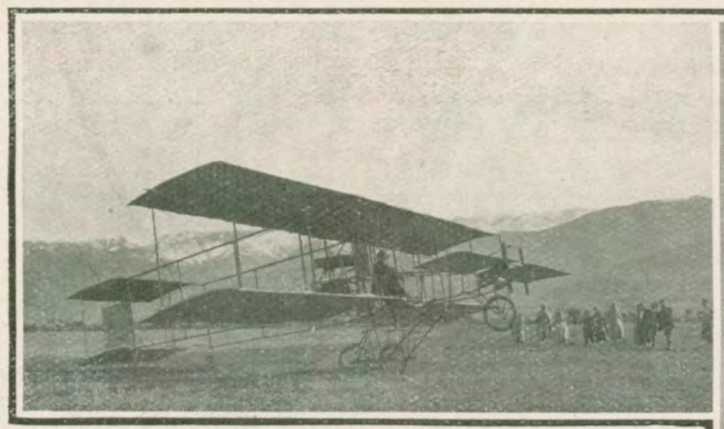
Cliché de notre envoyé spécial.

LA SEMAINE DU TOURING-CLUB



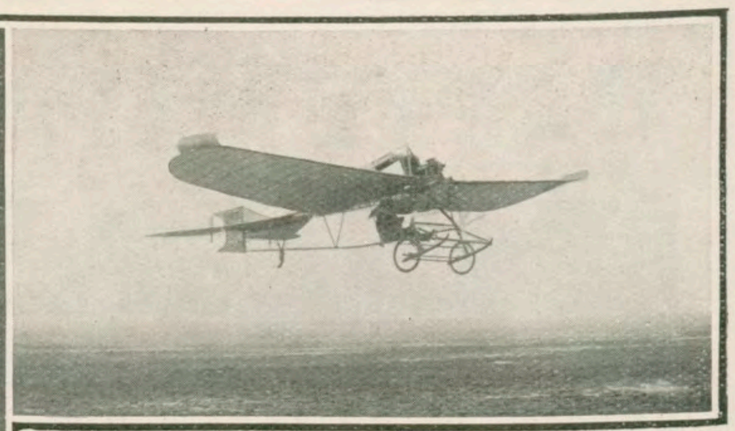
LE VOYAGE DE MONTLOUIS A USSON

Le Touring Club de France avait organisé cette année sa semaine d'hiver dans les Pyrénées. Du 28 janvier au 9 février les excursions se sont suivies à travers les cols de Casteillou, de Peyresourde, d'Aspin, le Cirque de Gavarnie, le Pont d'Espagne et la Vallée d'Ossau. La caravane a connu les joies des sports d'hiver et celles de l'aviation. Elle s'est en effet rendue à Pau, qui est en ce moment la volière des hommes-oiseaux.

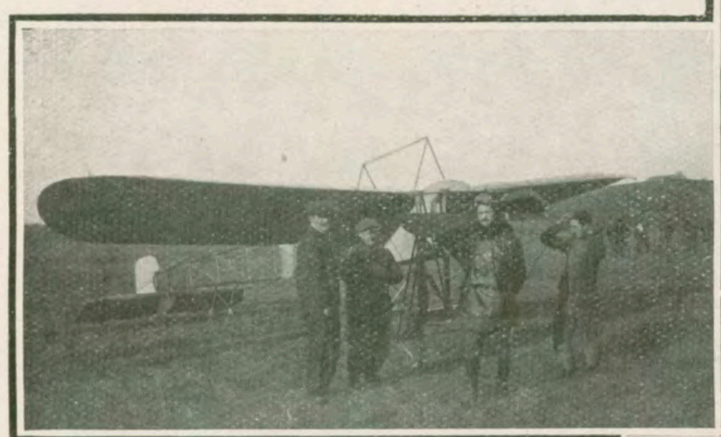


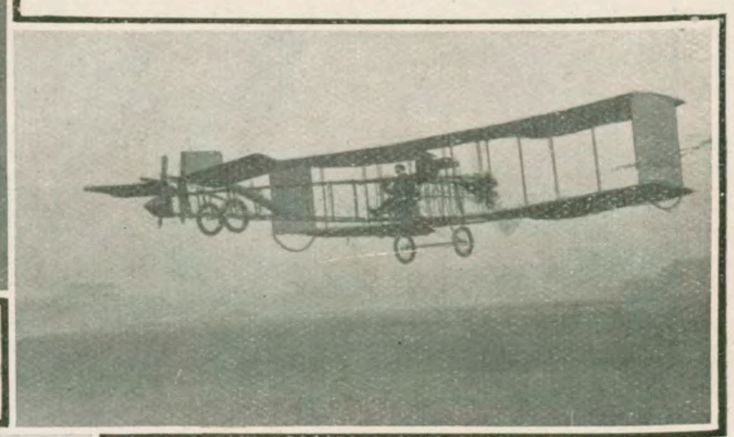
Miss Moore la première femme ayant volé au champ d'aviation de Joinville près de Blidah (Algérie), avec un grand succès d'ailleurs.

L'aviateur italien Cei qui a obtenu le premier brevet de l'année, a fait un beau vol pour le Prix « Touche-à-Tout ». (Moteur Anzani 50 chevaux.)

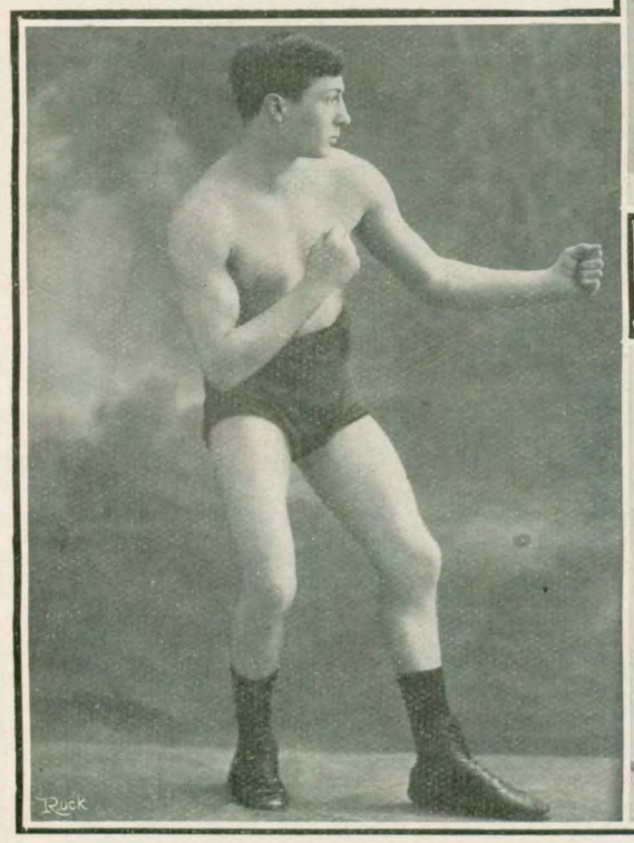


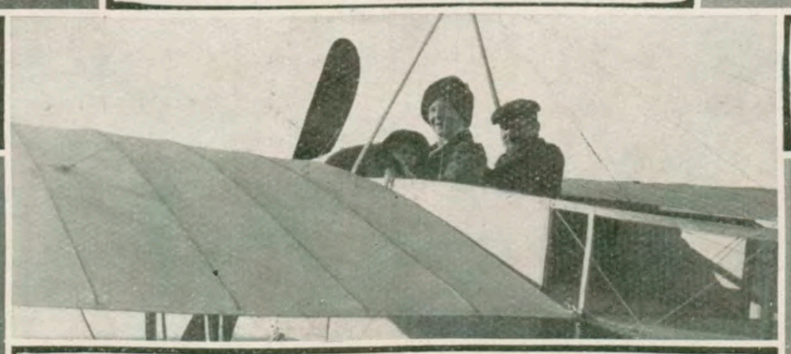
Vinet, un aviateur d'avenir, s'est, sur son aéroplane de tourisme, fait remarquer par ses derniers vols à Issy-les-Moulineaux.



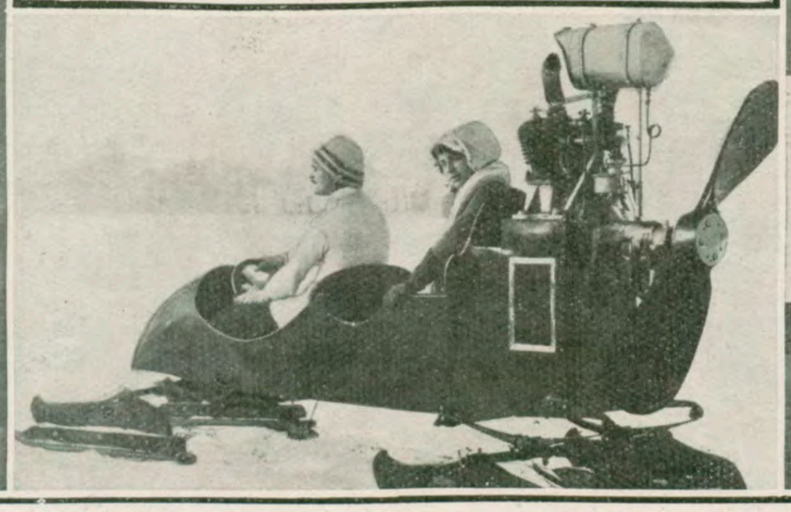


Morin s'entraîne à Pau. Le hardi pilote s'est déjà fait remarquer par des vols très intéressants.





Lemartin, le nouveau recordman du monde du vol avec passager, emmène sa femme et sa petite fille faire une promenade dans les airs.



Le nouveau biplan Voisin, en forme de flèche, que Colliex est en train d'essayer à Isssy-les-Moulineaux.

Ledoux est le boxeur ayant le plus beau record de France : 21 victoires par knock-out, 5 aux points, 4 défaites aux points, 1 match nul.

Les traîneaux sont, à la mode; après la Russie, voici que l'Allemagne se met elle aussi, à construire des traîneaux à vapeur, qui obtiennent un grand succès.

Un fabricant d'articles de Sports, vient de lancer un costume appelé à avoir le plus grand succès, pour la protection des aviateurs.

Principaux résultats sportifs du 1er au 5 Février ⌀ Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

Mercredi 1er Février. — Le capitaine Bellenger va de Paris à Bordeaux en aéroplane en 5 h. 21. Le lendemain il allait de Bordeaux à Pau en 1 h. 35. Il aurait donc mis 7 h. 05 pour parcourir les 690 kilomètres que comporte le voyage de Mourmelon. — Le lieutenant Menard et le capitaine Camine vont de Mourmelon à Satory (200 kilomètres) en 2 h. 5.

ATHLÉTISME

Dimanche 5 Février. — Colombes. — Football Rugby. — Le Sporting Club Universitaire de France bat le Racing Club de France par 5 points à 3.

Parc des Princes. — Le Stade Français bat l'Association Sportive Française par 29 points à 0. — Montauban. — Stadoceste Tarbais bat Stade Toulousain par 4 points à 0.

Dimanche 5 Février. — Levallois. — Football Association. — Racing Club de France fait match nul avec l'Union Sportive de Clichy 2 buts à 2.

Vincennes. — Piste municipale. — Club Athlétique de la Société Générale bat Gallia Club par 2 buts à 1.

La Chapelle. — Association Sportive Française bat Club Français par 5 buts à 1.

Saint-Cloud. — Stade Français bat Club Athlétique du XIVe par 7 buts à 1.

Dimanche 5 Février. — Enghien. — Course à pied. — Lizandier prend la première place dans le Cross international organisé par le Métropolitan Club avec le concours des Birchfield Harriers qui gagnent le challenge.

Samedi 4 Février. — Londres. — Boxe. — Jim Driscoll bat Spike Robson par knock-out au 6e round.

Wonderland. — Willie Gould knock-out Bernard au 3e round.

Ledoux bat Buck Shine aux points en 10 rounds. — Brochet bat Badoud aux points. — Audouy et Young Moore font match nul en 10 rounds.

CYCLISME

Dimanche 5 Février. — Palais des Sports. — Prix des Abonnés : 1° Wirth, 2° Ricaux.

Prix d'Encouragement. — 1. Perraud; 2. Hedspath; 3° Gauthier.

Match du brassard. — 1. Brocco; 2. Léon Georget qui est rattrapé au 4e kilomètre.

Prix Frank Kramer. — 1. Dupuy; 2. Schilling; 3. Hourlier.

Handicap de 20 kilomètres — 1. Lavalade (0); 2. Léonard (3 tours); 3. Miquel (1 tour 1/2.)

Samedi 11 Février. — Wonderland de Paris. — Marthuin contre Dennis Haugh. — Seaman Parsons contre Georges Gunther.

Vendredi 10 Février. — Pau. — Semaine des Pyrénées-luges, skis.

Samedi 11 Février. — Dublin. — L'Angleterre rencontrera l'Irlande en football rugby.

Le concours de la *Vie au Grand Air.*

Nous rappelons le sujet du premier concours de la *Vie au Grand Air*, doté d'un prix de cinquante francs en espèces et de neuf prix consistant en ouvrages reliés et brochés de Sports-Bibliothèque. (Voir les conditions dans le n° 644).

1° *Quelle sera l'équipe qui remportera le championnat de France de rugby?*

2° *Quelle sera l'équipe qui se classera seconde?*

3° *Quel sera le nombre de points marqués par l'équipe gagnante?*

4° *Quel sera le nombre depoints marqués par l'équipe perdante dans la finale?*

Ce concours sera clos le **15 Février** à midi. Adresser les réponses à la *Vie au Grand Air*. Y joindre le bon de concours qui se trouvait à la page IV de la couverture du n° 644 de la *Vie au Grand Air*.

MA VIE ET MES COMBATS (1)

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Le champion du monde continue le récit de ses pénibles débuts. S'il est arrivé à devenir millionnaire, il a longtemps connu la pauvreté et il lui fut difficile de se faire connaître.

Avec l'argent que j'avais gagné comme manager, je retournai à Galveston et avec les beaux complets que m'avait donnés M. Hahn, j'étais un vrai dandy, et comme je faisais bien! Je me souviens qu'à ce moment j'eus beaucoup de succès.

Vers cette époque, la ville commença à me paraître trop connue et je recommençai mes voyages. Je partis d'abord pour Saint-Louis, de là, je commençai à combattre dans tout l'Etat, à Sédales et ailleurs, partout où je pouvais trouver un match. Les bourses étaient bien modestes alors et je devais être très économe de mon argent.

Mais, tout le temps, j'étudiais les hommes, leur manière d'être dans le ring, leur physionomie, apprenant à lire sur leur visage la peur, l'anxiété, la souffrance, le découragement, etc. Je me rendais compte quels étaient ceux qu'il fallait exciter et pousser à se mettre en rage et ceux avec lesquels il fallait combattre tranquillement. Je prenais une nouvelle leçon de chaque homme avec lequel je combattais. J'étais encore un novice, mais j'avais bien dans l'esprit de devenir un champion. Pour le moment, je n'étais pas encore un homme, et il était difficile de trouver quelqu'un qui consente à m'engager. Depuis on a eu plus de confiance.

CHAPITRE VI

Je fais de la politique. — Une réunion publique accidentée. — Mes démêlés avec Big-Six. — Je reviens a la boxe.

De Missouri, je revins à Chicago. J'arrivai, dans la purée, comme j'avais coutume, et pour me procurer les trois repas que ma constitution exigeait, je rencontrai quelques hommes de poids léger et je gagnai quelques bourses, malheureusement trop modestes, suffisantes cependant pour me mettre sur pied pendant quelques semaines. Puis je partis pour New-York où je connus de semblables succès. Tout cela n'était guère encourageant pour un homme qui s'était mis dans la tête de devenir champion du monde et d'avoir une pelisse de loutre et des diamants au plastron de ses chemises. Dans les bars où je ne pouvais pas consommer je cherchais des protecteurs qui accepteraient de me lancer dans le pugilisme.

Finalement, je rentrai à Galveston, et je me décidai à me mettre à la politique. Cela peut paraître la dernière décision à prendre pour un homme dans ma situation, mais le fait est que je ne voyais rien de mieux à faire à ce moment.

J'avais d'ailleurs toujours eu l'idée de m'essayer aux affaires. Aussi, je retirai ma veste, je relevai mes manches de chemise et me préparai à faire ce que comportait la nouvelle carrière que je venais de choisir.

Ma tentative dans la politique peut n'avoir pas de grande valeur pour les novices qui voudraient profiter de mon exemple, et je n'encouragerai pas les débutants dans l'art de la boxe à le suivre, mais ce fut pour moi une période très amusante de ma vie. Je ne restai pas longtemps dans les affaires politiques, mais je me mis davantage au métier pendant ces quelques semaines que beaucoup de gens qui y consacrent leur vie tout entière. Ce fut une des aventures les plus comiques de mon existence, et je ris encore lorsque j'y pense.

Peu importent les détails; je ne me souviens même pas moi-même comment cela se passa, mais ce qui est certain, c'est que je fus nommé président du club républicain de mon quartier à Galveston. Il est juste de dire qu'il n'y avait pas beaucoup de blancs dans ce club, pour la bonne raison qu'il n'y en avait pas beaucoup dans le quartier. Lorsque je pris possession de mon siège de président, je leur dressai un petit speech; je fis comprendrea que je n'avais besoin de personne pour diriger les débats, et que quand je proposerais quelque chose, j'entendais qu'il n'y eût guère de discussion. Si quelqu'un de mes lecteurs désire des renseignements plus complets, il n'a qu'à s'adresser à Galveston, il y a encore là beaucoup de gens qui ont d'excellentes raisons pour se souvenir de ma courte carrière comme politicien du quartier. Du moins, plusieurs d'entre eux peuvent attester que je maintins l'ordre sans grande difficulté et qu'il n'y eût que peu de protestations contre mes décisions présidentielles.

Au bout de quelque temps, je me portai comme candidat à la présidence du comité de comté. Ne croyez pas un instant que je fusse le seul. Il y avait deux partis dans le quartier et les deux factions étaient sensiblement égales en nombre. Je fixai un certain soir une réunion du comité dans laquelle ma candidature devait être adoptée. Tout allait bien, quand pénétra dans la salle une troupe de gens appartenant à l'autre parti qui ne venaient que dans l'intention de troubler la réunion. J'avais pris mes précautions pour empêcher toute manifestation de ce genre et j'aurais été très désappointé si je n'avais pu la faire avorter. Leur intention était de s'emparer du bureau et de faire désigner l'un des leurs. Mais j'étais prêt à toute éventualité.

Le leader de l'opposition était un grand garçon nommé Big Six. Il était charretier de son métier et sa stature en imposait à tout son parti. Nous n'avions jamais rien eu ensemble, mais à la minute où je le vis entrer à la tête de sa troupe, je me doutai que nos relations pacifiques ne dureraient pas longtemps. Je lus un défi dans son regard, et je m'arrangeai pour faire la moitié du chemin.

Il était très clair que Big Six ne cherchait qu'une occasion et qu'il ne serait pas trop difficile sur les moyens de la faire naître. Elle ne tarda pas à se présenter. Quelqu'un posa une question de procédure parlementaire et Big Six insista, persistant à garder la tribune à l'exclusion de tout autre. C'était un orateur tout à fait habitué à ce genre de discours et il aurait pu rendre des points à Daniel Webster lui-même. A l'entendre, vous auriez pu croire qu'il était le seul à Galveston qui fut qualifié pour discuter un point de loi. Je le laissai faire pendant environ cinq minutes, puis je me dis que cela avait assez longtemps duré. Alors je me levai et je priai le président de le rappeler à la question. Celui-ci l'en pria, mais Big Six refusa de s'asseoir. Il se contenta de regarder le président en riant et continua son discours. Il pensait qu'il en imposerait à la réunion par le pouvoir de son éloquence et je me souviens qu'en effet, il faisait une réelle impression sur la plupart des assistants. Mais ce petit jeu ne pouvait prendre bien longtemps avec Jack Johnson. Je le laissai faire aussi longtemps que je pus sans perdre patience, puis je me dirigeai de son côté et quand je fus tout près de lui, je me mis à crier dans son oreille, plusieurs tons plus haut que lui :

— M. le président, n'avez vous pas ordonné à ce gentleman de s'asseoir ?

Big Six fit un bond et cela n'a rien d'étonnant, car j'avais la bouche juste à la hauteur de son oreille et j'avais hurlé de toutes mes forces. Il fut tellement stupéfait par mon interruption, qu'il s'arrêta court, me regardant fixement, la bouche à moitié ouverte, le bras droit levé vers le ciel qu'il prenait à témoin au moment où je lui coupai la parole.

— M. le président, vous entends-je bien, ou est-ce que mes oreilles me trompent ? continuai-je sans donner à Big Six un instant pour reprendre ses sens.

Le président était resté sans voix devant mon entrée inattendue dans le ring, mais il reprit un peu courage pour répondre à ma questiond'une façon qui n'avait rien d'héroïque.

— M. Johnson, vous avez dû m'entendre rappeler le gentleman à la question, dit-il d'une voix hésitante.

— Parfait, alors, repris-je, en baissant le ton. Si ce gentleman qui insiste à parler quand personne ne veut l'écouter et qui refuse de s'asseoir quand il en a reçu l'ordre du président ne peut être muselé d'une autre façon, je demande qu'on appelle un policeman pour le mettre dehors.

Un silence profond accueillit mes paroles. Big Six était tellement démonté par mon audace qu'il en avait perdu l'usage de la parole. Je voyais ses lèvres se mouvoir, mais les paroles ne sortaient pas. Chacun, dans la salle était anxieux et se demandait ce qui allait arriver. Finalement, mon adversaire pousse une sorte de grognement et posant sa main droite sur mon épaule, me dit à mi-voix.

— Voyons, Jack, vous et moi avons toujours été de bons amis. Ne commençons pas à nous disputer.

Son air doucereux ne me trompa pas un instant. Je lisais dans ses yeux qu'il préparait quelque tour qui n'aurait rien de bon pour moi. Je ne sais pas comment cela se fait, mais en regardant dans les yeux d'un homme, vous pouvez presque toujours voir quand il va prendre l'offensive, ou quand il se prépare à vous porter un coup. A force d'expérience, je peux même deviner quel genre de coup et me garder en conséquence. Ce n'est pas toujours exact cependant. Quelquefois, vous attendez un swing, et c'est un uppercut qui arrive. Alors vous n'avez qu'à être plus vif que l'autre et à le bloquer. Je ne m'explique pas comment se fait cette sorte de transmission de la pensée ; je me sers de cet avantage et je laisse à de plus savants que moi le soin de l'expliquer.

Dans le cas de Big Six, cela ne rata pas. Je me rendais compte qu'il me préparait quelque coup à sa façon. Quoi qu'il fut plus fort et plus lourd que moi, je pensais bien qu'il ne m'attaquerait pas franchement. Je m'attendais à ce qu'il sortit son revolver, mais je ne lui en laissai pas le temps, avant qu'il eut pu faire un mouvement, je lui portai un coup du droit à la mâchoire, en y mettant toute ma force et tout mon poids. Big Six s'écroula sur le plancher en même temps que deux ou trois chaises et tomba de l'estrade sur le sol.

Son grand corps n'avait pas encore touché le sol que déjà la moitié des assistants avaient sorti leurs révolvers et tiraient sans viser. De ma vie je n'ai vu autant de coups tirés sans que personne fût blessé. Je n'ai jamais vu non plus une salle aussi grande, aussi rapidement vidée. Les uns s'écrasaient à la porte, les autres sautaient par les fenêtres. En un clin d'œil il n'y eut plus que moi dans la salle et Big Six qui dormait encore.

Tels furent mes débuts politiques dans mon quartier à Galveston Ils ne manquèrent pas, comme vous le voyez, d'une certaine animation. D'ailleurs pour la candidature en question, le comité hésita et finalement l'ancien président fut conservé. Je ne restai pas longtemps dans ce milieu de politiciens, dont les luttes étaient trop compliquées et trop fatigantes pour moi et je ne tardai pas à revenir au noble art que je ne devais plus abandonner.

CHAPITRE VII

Une terrible inondation. — Mon premier combat sérieux. — Joe Choinsky m'envoie au pays des rêves. — Une école de boxe peu ordinaire.

Je repris donc ma carrière de boxeur, poursuivant une tournée de Saint-Louis à Missouri, de Chicago à New York pour revenir à Memphis, combattant partout où je pouvais arriver à conclure un match. Je revenais à Galveston, quand

(1) Voir le nº 644 et suivants.

je fus arrêté une semaine à Memphis par une crue du Mississipi. J'arrivai à Galveston juste au moment de la célèbre et terrible inondation qui fut causée par un raz de marée en 1900. Ce fut une épouvantable catastrophe dont je n'oublierai jamais les horreurs. Aucun membre de ma famille ne disparut pendant cette terrible période, mais nombre de mes amis perdirent leurs biens ou leur vie dans le désastre. Pour une fois, ma force et mon endurance furent utiles à quelque chose. Quand notre maison céda sous le flot tumultueux, je réussis à mettre tous les membres de ma famille en sûreté. Il n'y eut pas une famille de notre quartier qui n'eut à déplorer la perte d'un ou plusieurs des siens. Je fus assez heureux pour mettre hors de danger tous les nombreux Johnson que je chérissais.

Le danger passé, ma mère remerciait le Seigneur que son Jack ait pu réussir à la sauver des flots. Je ne pus résister à la tentation de lui rappeler les nombreuses fois qu'elle avait regretté la puissance de mes muscles, faisant tous ces efforts pour me détourner de la profession de boxeur.

— Vous reconnaîtrez, maman, que je suis encore bon à quelque chose, lui dis-je en riant. Avouez-le !

— C'est vrai, mon garçon, vous battriez le diable et tous ses suppôts.

Cela me fit plus de plaisir que tous les remerciements et toutes les récompenses que je pus recevoir dans ces temps troublés. Je travaillai comme un malheureux pendant plus d'une semaine, conduisant des bateaux, poussant des radeaux, pour essayer de sauver les pauvres meubles et les débris qui flottaient çà et là au gré des flots. Tout le monde faisait comme moi, mais je n'ai pas à me reprocher aucune défaillance dans la tâche de sauveteur que j'avais entreprise. Mais c'est un dur moment que je ne souhaite à personne d'avoir à passer.

J'eus ensuite tant de combats que je ne puis arriver à me les rappeler tous. Je rencontrai beaucoup d'hommes plus grands et plus lourds que moi, mais ma carrière pugilistique n'allait pas à mon gré. Je n'étais pas encore parvenu à rencontrer un grand boxeur et il fallait que j'y arrive si je voulais compter dans la profession.

Cependant je progressais plus rapidement que je le pensais moi-même. Tous les hommes de sport de la région connaissaient Jack Johnson et parlaient de lui. Quelques uns n'en disaient pas de bien. Je suis certain qu'ils ne me comprenaient pas et qu'ils mirent longtemps encore à me comprendre. Ils me reprochaient beaucoup de fautes et si je méritais quelques unes de leurs critiques, ils se trompaient beaucoup dans leur appréciation sur moi et mon habileté comme boxeur. Je ne prenais pas assez l'offensive, selon eux. Je n'étais pas un combattant. Je restais trop sur la défensive, j'étais long à prendre une décision. Je ne pouvais pas leur expliquer que j'apprenais la boxe. C'était pour moi une école permanente et je prenais des leçons de tous, grands ou petits. Quand j'étais sur le ring, mon adversaire était un professeur. J'étudiais tous ses mouvements comme on peut étudier ceux d'une machine. La plupart de ceux que je rencontrais avait sur moi l'avantage de l'école et les leçons d'un boxeur scientifique. Je n'avais jamais eu assez d'argent pour m'offrir un professeur. Le peu que je savais m'avait été appris par la dure et pénible école de la rue.

Il est probable que si j'avais expliqué tout cela, on se serait moqué de moi et on aurait dit que c'était bien des idées de nègre jaune.

Les gens qui venaient me voir dans le ring estimaient que j'étais là pour frapper, abîmer et mettre dehors mon adversaire. Ils auraient dit qu'ils venaient pour me voir combattre et non pas pour me voir prendre une leçon. Personne n'aurait pensé qu'un grand et misérable nègre était en train d'apprendre méthodiquement son métier avec la ferme intention de s'élever peu à peu par une dure éducation dans la connaissance de la boxe. Je suivais le plan que je m'étais tracé, sans me soucier des critiques de ceux qui préféraient penser que j'étais une brute sans intelligence, qui poursuivait son chemin grâce à sa force brutale. Pour ma part, je pensais que chaque progrès était un pas en avant dans la carrière que je poursuivais inlassablement.

Enfin, je sortis de ma période d'obscurité. J'allais rencontrer un vrai champion. C'était Joé Choinsky. Il n'y eut pas de nègre plus heureux dans toute l'Amérique que Jack Johnson quand il fut décidé qu'il allait rencontrer cet homme dont la renommée était universelle. Je touchais au moment où j'allais prendre enfin une bonne leçon de boxe. J'allais me trouver en face d'un des meilleurs boxeurs du monde ; je n'avais qu'à l'étudier.

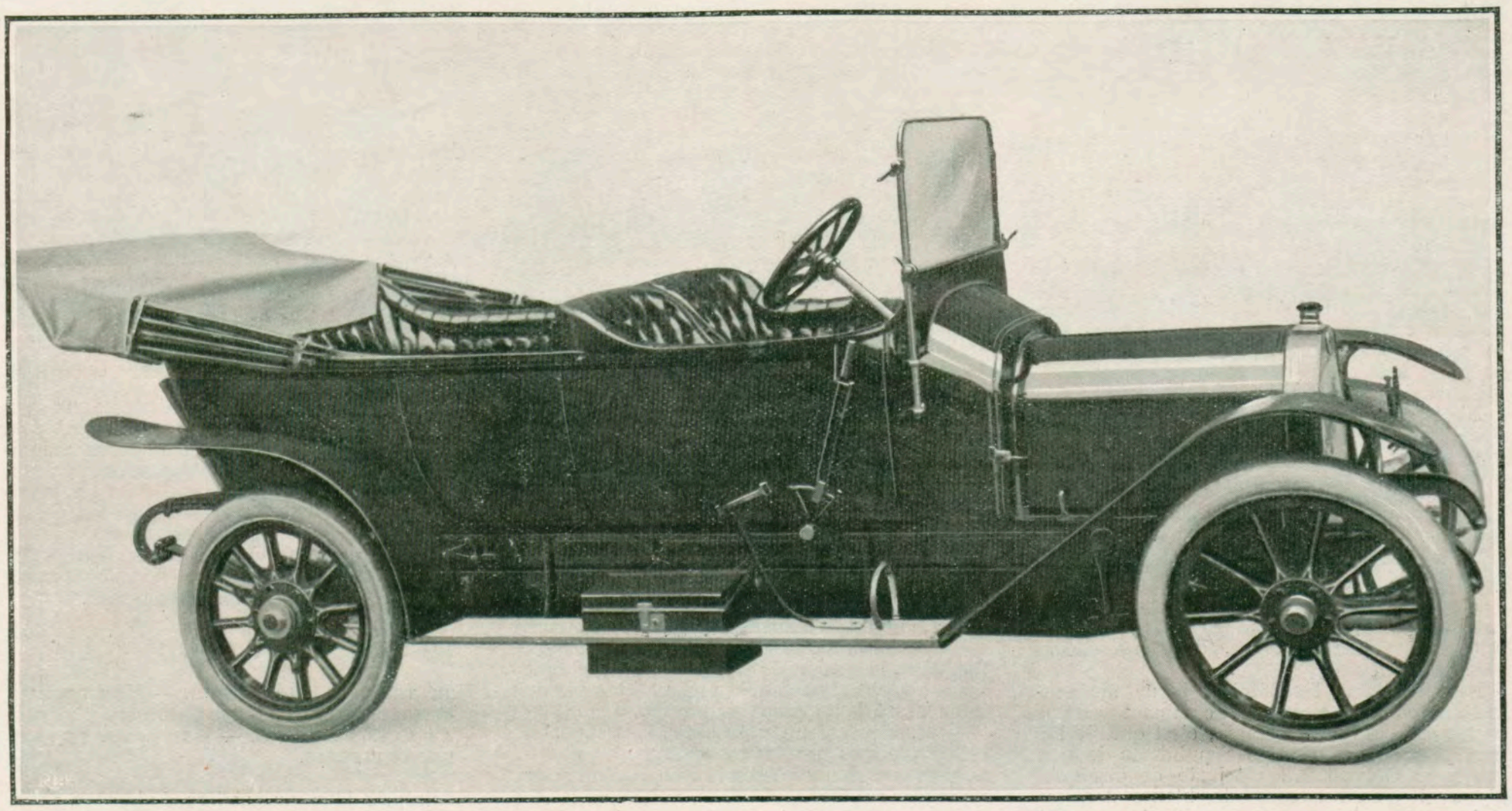
La leçon fut brève, mais ce fut une de celles que je n'ai jamais oubliées, et elle me fut profitable. Je ne peux pas dire que j'étais nerveux quand j'entrai dans le ring, en face du célèbre poids lourd californien, mais je dois avouer que j'étais un peu inquiet. J'étais au but que je poursuivais depuis longtemps, mon premier combat avec un champion et de son issue allait dépendre le succès de ma vie entière. Naturellement la possibilité de battre Choinsky ne m'apparut pas un seul instant. Ce que je pouvais espérer de mieux, était de lui résister quelques rounds. Ce que je voulais surtout, c'est quand il me mettrait knock-out me rendre compte comment cela s'était fait.

Non, je n'oublierai jamais ce combat devant le Galveston Athlétic Club, en mars 1901. J'avais 22 ans, j'étais en excellente condition pour prendre une position, mais aussi gauche dans le ring qu'il était possible de l'être. Joe et moi ne nous étions jamais vus avant le combat, il essaya de savoir par quelques-uns de mes amis de Galveston quel genre d'homme il allait avoir en face de lui.

JACK JOHNSON.

(A suivre.)

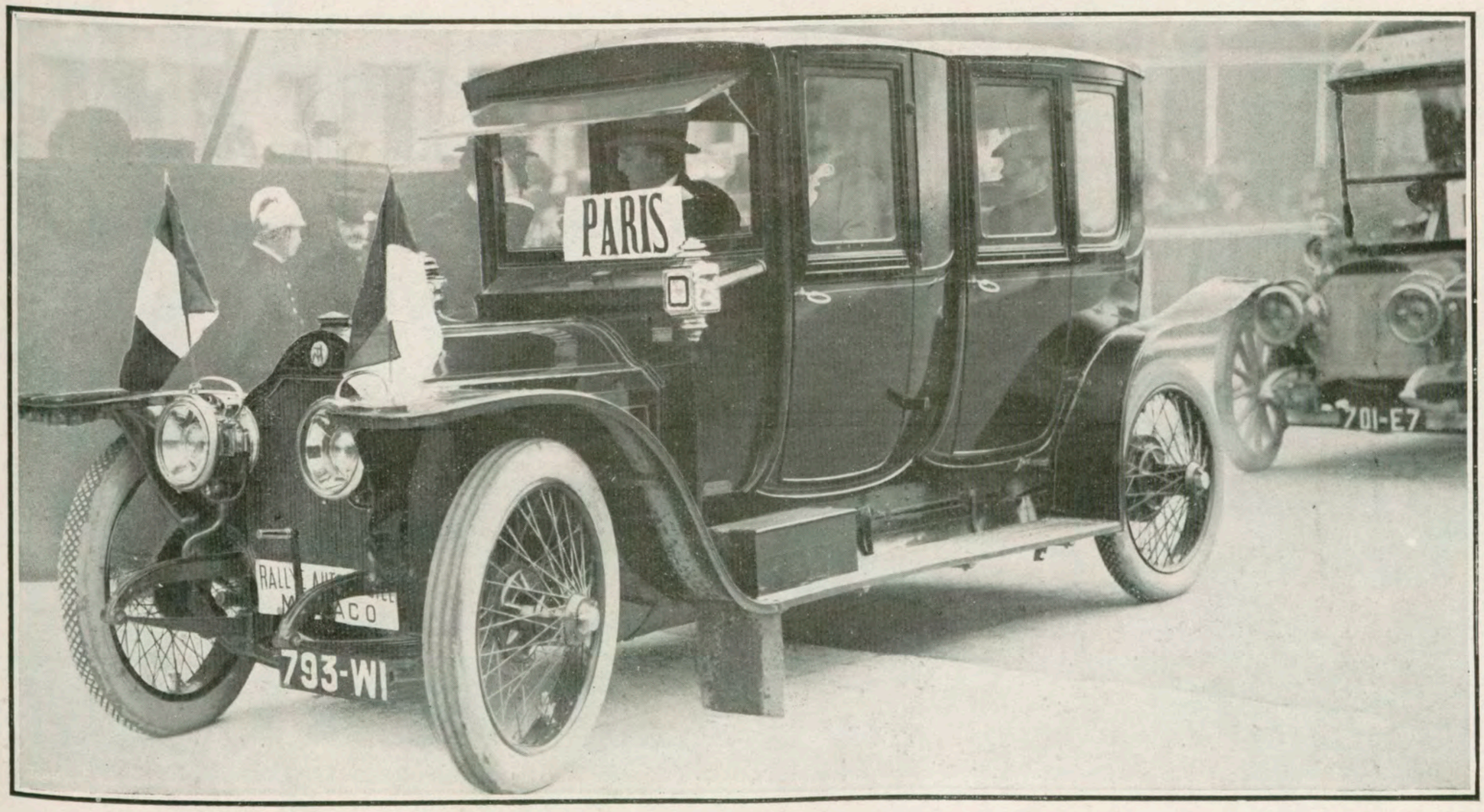
APRÈS LE SALON BELGE



LES SUCCES DE LA VOITURE DE TOURISME

Nous publions aujourd'hui la photographie du torpedo 28 HP Imperia, qui a été le gros succès du Salon de Bruxelles. Cette voiture de grand tourisme sortie des ateliers Adrien G. Piedbœuf de Nessonvaux a d'ailleurs prouvé ses qualités de rendement exceptionnel en réalisant à Broocklands, l'été dernier une vitesse de 123 kilomètres à l'heure.

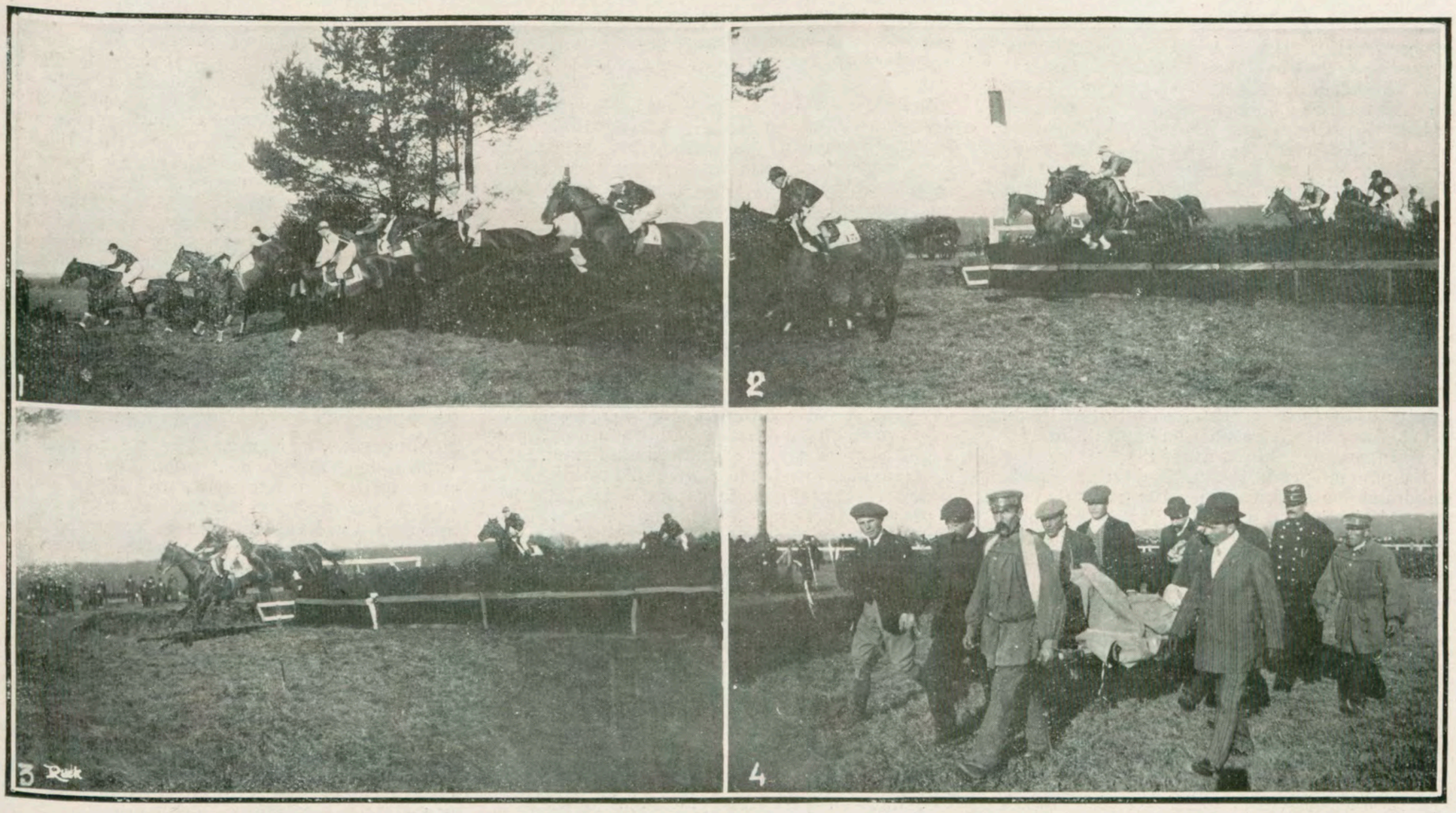
LE RAID DE MONACO



LA VOITURE GAGNANTE

Le Rallye International Européen a été gagné dans le classement général et pour la catégorie vitesse, par le sympathique Henry Rougier. — Détails techniques : voiture Turcat Méry, roulement à billes D. W. F., pneus Continental, carrosserie Henri Labourdette, le carrossier des Champs-Elysées, essence Fanto-Moto.

LES COURSES DE PAU



1. Le troisième Prix de la Société des Steeples, gagné, le 2 février, par Supplice, devant Henri IV et Colo. De gauche à droite : King II, Matelot, Henri IV, Clitandre, Roi du Médoc et Supplice. — 2. Le Prix des Tertres, gagné par Muscadet. — 3. La dernière haie dans le Prix des Tertres. — 4. Le jockey Tronqua, en tombant avec Polymnie, s'est cassé les deux jambes.

Le Stade bat l'Association Sportive Française

UNE MÊLÉE

Disputé au Parc des Princes devant de nombreux spectateurs, le match a été gagné par le Stade Français par 29 points à 0. La partie a prouvé l'excellente forme de l'A. S. F. qui remontera certainement en première série.

Notes financières

Nous avons parlé dans nos dernières « Notes financières » de la nouvelle politique économique inaugurée en Haïti par la création de la *Banque Nationale de la République d'Haïti*. En exposant aux Chambres en, 1910, un programme étudié du développement du pays, pour la mise en valeur de ses immenses ressources agricoles et par l'établissement de l'ordre le plus sévère dans son système financier, le Ministre des Finances disait que ces réformes ne pouvaient s'accomplir sans l'appui d'un établissement de crédit puissant et sans l'aide de capitaux importants. C'est pourquoi, après la création de la *Banque Nationale de la République d'Haïti*, un *emprunt extérieur 5 0/0 or d'Haïti* va être émis le 17 courant par un groupe financier ayant à sa tête la *Banque de l'Union Parisienne* et composé des Maisons Américaines *Hallgarten et C°*, *Ladenburg Thalmann et C°*, la *National City Bank*, et *MM. Speyer et C°*, auxquels s'est jointe la *Berliner Handelsgesellschaft* à Berlin.

Cet emprunt est garanti en capital, intérêts et frais et pour toute sa durée :

1°) par le produit annuel d'un droit de un dollar or américain par 100 livres de café exporté, droit qui représente, d'après les exportations des dix dernières années, 563.785 dollars or américain par an ; 2°) par la surtaxe spéciale de 15 0/0 or américain à l'importation, créée par la loi du 20 août 1909, et évaluée à 352.700 dollars annuels, soit au total par 916.485 dollars ou 4.729.000 francs environ, alors que l'annuité nécessaire à l'emprunt, intérêts et amortissement, n'est que de 3.600.000 fr. environ. C'est la *Banque Nationale de la République d'Haïti*, qui est chargée de l'encaissement de ces droits. Et au cas où, par impossible, les gages seraient insuffisants pour assurer le service de la semestrialité en cours, elle serait autorisée à prélever par préférence, les sommes nécessaires pour en parfaire le montant, sur les fonds de trésorerie appartenant à l'état haïtien et dont elle sera légalement dépositaire.

On voit que les garanties affectées à cet emprunt sont particulièrement larges et solides. D'un autre côté, le revenu est très rémunérateur. En effet, les obligations au nominal de 500 francs, rapportent 25 francs par an. Etant donné le taux d'émission, qui est de 442 fr. 50, le revenu ressort à 5.65 0/0 sans compter la prime de remboursement.

Nous avons donné également, dans notre dernier article, d'intéressantes indications sur les banques mexicaines en général, et sur la *Banque de Guanajuato* en particulier. Malheureusement, par suite d'une erreur typographique, la partie de l'article relative à cette dernière banque a été défigurée au point de devenir inintelligible. Nous demandons la permission de rétablir notre texte :

« Il est curieux de remarquer combien, au « cours de 279 francs, la *Banque de Guanajuato*, « qui a donné depuis 1903 une moyenne de « 8 0/0 de dividende, et qui vient encore de « fixer au même chiffre de 8 0/0 celui de 1910, « est en arrière des autres. On se demande, en « vérité, si cette différence ne s'expliquerait « pas par l'allure rébarbative de son nom, qui « fait croire à quelque bourgade indienne. Or, « Guanajuato est un centre d'autant plus « important qu'il est la capitale de l'Etat le « plus riche en exploitations minières. L'acti- « vité industrielle y est intense. Nulle part on « ne fait, toutes proportions gardées, une plus « ample consommation d'énergie électrique ; « et la partie des réseaux généraux de chemins « de fer qui le dessert est supérieure à 900 kilom.

« On peut admettre que le taux de capitali- « sation des actions de la *Banque de Guana- « juato* doit tendre à se rapprocher de 5 0/0. « Il suffit de remarquer, en effet, que celui de « la *Banque Centrale Mexicaine* est de 5, 84 0/0 « et celui de la *Banque Nationale du Mexique* « de 4, 47 0/0. Dans ce cas, l'action vaudrait « 400 francs. On est en droit de la considérer « comme un excellent placement avec une « belle marge de plus-value ».

Puisque nous parlons du Mexique, nous attirerons l'attention de nos lecteurs sur une autre entreprise Mexicaine qui paraît appelée à un très grand développement. C'est la *Mexico Tramway C°*, inscrite à la cote officielle de la Bourse de Paris. Un mouvement sérieux de demandes commence à se produire sur ce titre, et il est fortifié par la situation de cette grande entreprise, au capital de 100 millions de francs, qui exploite, non seulement dans la ville, mais dans le district de Mexico, un réseau de 278 kilomètres, en majeure partie électrique. En outre, la compagnie a pris une participation de 85.561 actions sur les 135.850 actions de la *Mexican Light and Power C°* qui distribue l'éclairage et la force motrice dans la ville et le district de Mexico et qui est très prospère. Les recettes de la Mexico tramways vont continuellement en augmentant, tandis que le coefficient d'exploitation diminue. En 1908, la compagnie a donné 20 fr. 75 par action ; en 1909, le dividende a été porté à 31 fr. 08 ; en 1910, à 33 fr. 56. Au cours actuel de 647 francs, le revenu est de 5, 20 0/0, ce qui est un rendement intéressant pour une entreprise industrielle en plein développement et dont la concession est illimitée.

Annonçons, en terminant l'augmentation de capital de la *Banque de l'Union à Moscou*, que nos lecteurs connaissent, car, depuis que nous rédigeons ces notes nous avons prévu et suivi la marche ascendante de ce grand établissement de crédit : alimentée par ses 86 surccursales disséminées sur tout l'Empire Russe et même en Allemagne, la *Banque de l'Union à Moscou* a vu progresser son chiffre d'affaires au point qu'elle doit porter son fonds social de 15.000.000 de roubles à 22.500.000. On sait que pour son premier exercice, elle a donné 7 0/0 de dividende. Pour le second qui vient de finir, ce dividende sera porté très probablement à 8 0/0. Les actions nouvelles sont réservées aux anciens actionnaires à raison d'une action nouvelle pour deux anciennes. Le taux d'émission sera de 257 roubles, soit environ 687 francs.

G. E. JANIN.

Notes Financières, 11, Boul. des Italiens, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI.

Le Gérant : CAMILLE LECESTRE.